Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10175**
19. Wahlperiode 15.05.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Corinna Rüffer, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Betrieb des Lkw-Mautsystems durch Toll Collect – bisherige Erfahrungen und Planungen des Bundes

Seit dem 1. September 2018 befindet sich Toll Collect im Besitz des Bundes. Bis zum 28. Februar 2019 galt ein sogenannter Interims-Betreibervertrag zwischen dem Bund und der Toll Collect GmbH. Die Bundesregierung übermittelte den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur Anfang April 2019 den neuen Betreibervertrag mit der Toll Collect GmbH, der seit dem 1. März 2019 gilt (vgl. Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs Steffen Bilger an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses vom 2. April 2019).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche Anpassungen an Bestimmungen des Betreibervertrages vom 25. Februar 2019 mussten bzw. müssen nach Abschluss des Vertrages noch vorgenommen werden, wann führt der Bund die entsprechenden Gespräche mit den Vertragspartnern fort, und wann wird nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung ein endgültiger Betreibervertrag vorliegen bzw. abgeschlossen werden (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 2/88, Präambel, Buchstabe E.)?
2. Wie hat sich die Anzahl der bei Toll Collect Beschäftigten seit dem 1. September 2018 entwickelt, welche Abteilungen wurden personell verstärkt, in welchen Abteilungen wurde Personal abgebaut, und aus welchen Gründen erfolgte jeweils eine personelle Stärkung oder der Stellenabbau (bitte detailliert aufschlüsseln)?
3. Wie oft findet die regelmäßige Überprüfung des Gehaltsniveaus der Beschäftigten der Toll Collect GmbH statt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238), wann fand sie zuletzt statt, welche Ergebnisse erbrachte diese Überprüfung, und welche Anpassungen am Gehaltsniveau wurden infolge der Überprüfung veranlasst?
4. Wann und in welchem konkreten Umfang plant die Bundesregierung den Aufsichtsrat der Toll Collect GmbH zu vergrößern, und wie viele Vertreter des Deutschen Bundestages sollen nach den Planungen der Bundesregierung in den Aufsichtsrat entsandt werden (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238)?

5. Welche Verträge mit externen Beratungsfirmen sowie Einzelberaterinnen und Einzelberatern sowie für Unterstützungsleistungen von Toll Collect wurden vor dem 1. September 2018 verlängert (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 33 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/4750), nach welcher Maßgabe wurden die entsprechenden Verträge verlängert, und in welchem Umfang (bitte Vertragsgegenstände bzw. Leistungsbeschreibungen, Laufzeiten und Auftragsvolumina tabellarisch darstellen)?
6. Welchen unabhängigen Wirtschaftsprüfer hat die Bundesregierung beauftragt, um den Kaufpreis der Toll Collect GmbH zu ermitteln, und zu welchem Kaufpreisergebnis gelangte der beauftragte Wirtschaftsprüfer (vgl. Ausschussdrucksache 19(15)88 und www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/toll-collect-eigentuemer-bund.html)?
7. Welchen Betrag hatte das bilanzielle Eigenkapital der Toll Collect GmbH am 31. August 2018 vor Ablösung des verzinslichen Fremdkapitals, zuzüglich des im Zwischenabschluss bilanzierten verzinslichen Fremdkapitals (bitte alle benannten Größen einzeln auflisten)?
8. Sollte der von der Bundesregierung beauftragte unabhängige Wirtschaftsprüfer, der das Eigenkapital der Toll Collect GmbH prüfen und mithin den Kaufpreis bestimmen soll, seine Prüfung noch immer nicht vollständig abgeschlossen haben, wann rechnet die Bundesregierung damit, dass die Prüfung vollständig abgeschlossen sein wird (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 14 bis 16 der Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238)?
9. Welche Erfahrungen machte die Bundesregierung zwischen dem 1. September 2018 und 28. Februar 2019 mit der Einhaltung der Vertragsinhalte und der Vertragsanwendung des Interims-Betreibervertrages, welche Vertragsinhalte wurden vollumfänglich eingehalten, welche Vertragsinhalte bzw. Bestandteile wurden nicht oder nur teilweise eingehalten, und inwiefern wichen welche Vertragspartner aus welchen Gründen und in welchem Umfang vom Interims-Betreibervertrag ab (bitte detailliert auflisten; vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238)?
10. Welche Anpassungen wurden im neuen Betreibervertrag (gültig seit 1. März 2019) im Vergleich zum Interims-Betreibervertrag (gültig zwischen 1. September 2018 und 28. Februar 2019) vorgenommen, und was waren für die Anpassungen jeweils die Gründe (bitte detailliert auflisten und jeweils begründen; vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238)?
11. Wie viele Rechnungen, die externe Dritte an Toll Collect stellen, wurden seit dem 1. September 2018 durch die Rechnungsprüfungsabteilung bei Toll Collect geprüft bzw. bearbeitet (bitte monatsscheibengenau angeben und Gesamtsumme darstellen)?
12. Welche Nachunternehmerverträge hat Toll Collect seit dem 1 September 2018 vergeben (bitte unter Angabe der Auftragnehmer, Gegenstand der Nachunternehmerverträge, Auftragsvolumen und Laufzeit auflisten)?
13. Welche von der Toll Collect GmbH vor dem 1. September 2019 geschlossenen Nachunternehmerverträge endeten nicht mit dem Ablauf des Betreibervertrages zum 1. September 2018, welche (Rest-)Laufzeiten haben diese Verträge, und mit welchen jährlichen Kosten rechnet die Bundesregierung im Zusammenhang mit diesen Verträgen?

14. Welche Nachunternehmerverträge, die zum störungsfreien Weiterbetrieb des Lkw-Mautsystems erforderlich sind, hat die Toll Collect GmbH entsprechend ihren vertraglichen Verpflichtungen in Abstimmung mit dem Bundesamt für Güterverkehr wann genau verlängert (vgl. Bundestagsdrucksache 19/3249, Antworten zu den Fragen 10 bis 13), welche (Rest-)Laufzeiten haben diese Verträge, und mit welchen jährlichen Kosten rechnet die Bundesregierung im Zusammenhang mit diesen Verträgen?

15. In welcher finanziellen Höhe hat Toll Collect seit 1. September 2018 in Zusammenhang mit der Leistungserfüllung des Lkw-Mautsystems Waren und Dienstleistungen bei der Daimler AG und deren Tochtergesellschaften sowie der Deutschen Telekom AG und deren Tochtergesellschaften oder anderen Unternehmen erworben bzw. in Anspruch genommen (bitte für die Deutsche Telekom AG und Daimler AG sowie andere Unternehmen getrennt aufführen und monatlich differenziert darstellen)?

16. Wie hoch waren seit dem 1. September 2018 die monatlichen Rechnungsbeträge, die die Deutsche Telekom AG und/oder deren Tochtergesellschaften Toll Collect in Rechnung gestellt haben?

17. Wie hoch waren seit dem 1. September 2018 die monatlichen Rechnungsbeträge, die Dritte Toll Collect in Rechnung gestellt haben?

18. In welchem Umfang hat Toll Collect bzw. hat das Bundesamt für Güterverkehr die seit dem 1. September 2018 von der Deutschen Telekom AG und/ oder deren Tochtergesellschaften gegenüber Toll Collect abgerechneten Rechnungsbeträge bezahlt (bitte monatsscheibengenau angeben), und in welchem Umfang wurden diese Rechnungsbeträge nicht bezahlt, und was waren hierfür jeweils die Gründe (bitte detailliert auflisten)?

19. Welche von KMPG erwähnten Subunternehmerverträge können nicht vor dem 31. August 2021 gekündigt werden (vgl. Schreiben von KPMG vom 9. Januar 2019, S. 5/20 und 6/20), welchen Umfang haben diese jeweils, und welche vertraglichen Vereinbarungen hat Toll Collect somit gegenüber welchen Subunternehmern zu erfüllen (bitte jeweils auch das Auftragsvolumen benennen)?

20. Dem Abschluss welcher Nachunternehmerverträge hat der Bund als Eigentümerin der Toll Collect GmbH seit dem 1. September 2019 zugestimmt (vgl. Betreibervertrag vom 25.Februar 2019, S. 20/88, 5. „Zustimmungsbedürftige Maßnahmen und Rechtsgeschäfte“)?

21. In welchen Fällen hat der Bund seit dem 1. September 2018 für die folgenden Maßnahmen und Rechtsgeschäfte dem Betreiber seine schriftliche Zustimmung erteilt und in welchen Fällen hat sie der Bund verweigert (bitte differenziert nach beantragten Zustimmungsentscheidungen, erteilten Zustimmungen und Verweigerungen des Bundes darstellen, Zeitpunkt der Zustimmung bzw. Verweigerung angeben und Gründe für die Zustimmung bzw. Verweigerung benennen; vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 20 – 23/88, 5. „Zustimmungsbedürftige Maßnahmen und Rechtsgeschäfte“):

    a) „AGBs-Betreiber“ (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 20/88, 5.1.1.),

    b) „mautnahe Zusatzleistungen“ (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 20/88, 5.1.2.),

    c) Verfügung über betriebsnotwendige materielle oder immaterielle Vermögensgegenstände des Betreibers außerhalb des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 20/88, 5.1.3.),

d) Geltendmachung von mit dem omp-Verfahren rechtlich oder wirtschaftlich vergleichbaren Ansprüchen gegen andere Lieferanten der Toll Collect GbR bzw. Toll Collect GmbH oder des Betreibers und Einleitung von Verfahren, die die Informationsbeschaffung in Bezug auf Ansprüche zum Ziel haben, die nach Maßgabe der Vergleichsvereinbarung abgegolten sind (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 21/88, 5.1.4.) und

e) zustimmungspflichtige Leistungserbringung von einzelnen Leistungen und/oder Maßnahmen (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 21/88, 5.4.)?

22. In welchen Fällen von Zustimmungsentscheidungen (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 20 – 23/88, 5. „Zustimmungsbedürftige Maßnahmen und Rechtsgeschäfte“) hat der Bund beim Betreiber weitere Informationen und/oder Unterlagen angefordert?

23. Hat der Betreiber seit dem 1. September 2019 gegen die Toll Collect GbR bzw. die Toll Collect GmbH, DTAG, DFS, Cofiroute, deren verbundene Unternehmen oder Organisationen, Angestellte oder Berater Ansprüche geltend gemacht, und wenn ja, wann, und in welchem Umfang hat der Betreiber dies dem Bund als Auftraggeber angezeigt, und welche konkreten Ansprüche wurden geltend gemacht (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 23/88, 5.5. – bitte entsprechend den Ziffern 5.5.1, 5.5.2 und 5.5.3 differenziert darstellen)?

24. Welche mautnahen Zusatzleistungen wurden bisher wann und in welchem konkreten Umfang erbracht (bitte die konkrete mautnahe Zusatzleistung auflisten, und das Auftragsvolumen, die abgerechneten Leistungen sowie den Durchführungszeitpunkt bzw. Vertragszeitraum benennen)?

25. Inwiefern hat der Betreiber seit dem 1. September 2018 gegen seine vertraglich vereinbarten Verpflichtungen verstoßen bzw. die geschuldeten Leistungen nur teilweise erbracht (bitte entsprechend Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 4 – 13/88, 3. „Allgemeine Verpflichtungen des Betreibers“ detailliert auflisten)?

26. Inwiefern hat der Betreiber seit dem 1. September 2018 gegen seine vertraglich vereinbarten Leistungspflichten des Betreibers zum Betrieb und zur Instandsetzung des Mautsystems verstoßen bzw. die geschuldeten Leistungen nur teilweise erbracht (bitte entsprechend Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 24 – 28/88, 7. „Leistungspflichten des Betreibers zum Betrieb und zur Instandhaltung des Mautsystems“ detailliert auflisten)?

27. Hat die Bundesregierung als Auftraggeber seit dem 1. September 2018 Leistungen vom Betreiber verlangt, die über die Leistungspflichten des Betreibervertrages hinausgehen, und wenn ja, welche über den Betreibervertrag hinausgehenden Leistungen wurden in welchem Umfang verlangt und beauftragt, und welche Kosten hat der Bund dem Betreiber für die entsprechenden Leistungen jeweils erstattet (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 25/88, Ziffer 7.5, „Änderungsverlangen“)?

28. Inwiefern bedient sich der Betreiber zur Leistungserbringung Unterauftragnehmern und Unter-Unterauftragnehmern (bitte Verträge auflisten, Auftragsvolumina, bisher abgerechnete Gesamtsummen, Vertragslaufzeit, Vertragsbeginn und voraussichtliches Vertragsende sowie Leistungsbeschreibung auflisten und hierbei auch die Bestandsunterauftragnehmerverträge berücksichtigen und nach Dauerschuldverhältnissen, Beraterverträgen und Einzelaufträgen als Abrufe aus Rahmenverträgen differenzieren; vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 13 – 20/88, 4. „Leistungserbringung durch den Betreiber und Unterauftragnehmer“ und insbesondere 4.3.3)?

29. Welche Unterauftragnehmerverträge wurden seit dem 1. März 2019 neu abgeschlossen (bitte Verträge auflisten, Auftragsvolumina, bisher abgerechnete Gesamtsummen, Vertragslaufzeit, Vertragsbeginn und voraussichtliches Vertragsende sowie Leistungsbeschreibung auflisten; vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 15/88, 4.3.2)?

30. Hat der Bund als Eigentümerin von Toll Collect seit dem 1. September 2018 die sofortige fristlose Kündigung eines Unterauftragnehmervertrages aus gewichtigem Grund vom Betreiber verlangt, und wenn ja, aus welchem konkreten Grund?

31. Aus welchem Grund hat sich der Bund mit dem Betreibervertrag in Ziffer 4.6. (S. 20/88) dazu verpflichtet, dass der Betreiber Bestandsunterauftragnehmerverträge unverändert fortführen kann, ohne, dass der Bund das Recht besitzt vom Betreiber verlangen zu können, dass diese Verträge fristlos und mit sofortiger Wirkung aus gewichtigem Grund gekündigt werden können, und wieso bestand der Bund nicht darauf, dieses Recht auszuüben und die Anforderungen von Ziffer 4.4 auch auf Bestandsunterauftragnehmerverträge anzuwenden?

32. Inwiefern erachtet es die Bundesregierung als problematisch, dass ehemalige Telekom- und T-Systems-Mitarbeiter, also Beschäftigte eines der wichtigsten Lieferanten von Toll Collect, gegenwärtig bei der Toll Collect GmbH beschäftigt sind und hierbei auch dafür verantwortlich sind, Rechnungen ihres ehemaligen Arbeitgebers Telekom und/oder T-Systems zu bearbeiten und/oder abzuzeichnen (vgl. www.zeit.de/2018/33/toll-collect-lkw-maut-staat)?

33. Aus welchen Gründen beauftragt die Bundesregierung, obwohl sich die Toll Collect seit dem 1. September 2018 in Staatsbesitz befindet, die Toll Collect GmbH nicht damit, darzustellen, in welchen Abteilungen ehemalige Telekom- bzw. T-Systems-Mitarbeiter derzeit bei der Toll Collect GmbH beschäftigt werden und inwiefern ehemalige Telekom- bzw. T-Systems-Mitarbeiter in die Prozesse der Rechnungsbearbeitung und Rechnungsfreigabe eingebunden sind (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 30 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238)?

34. Nach welchen konkreten „preisrechtlichen Vorschriften“ (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 31 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238) prüft das Bundesamt für Güterverkehr seit dem 1. September 2018 die Abrechnungssachverhalte, und wie viele Mitarbeiter des Bundesamtes für Güterverkehr sind monatlich mit der Prüfung von Abrechnungssachverhalten beschäftigt (bitte konkrete Personalstellen und seit dem 1. September 2018 für diese Tätigkeit geleistete Arbeitsstunden monatlich aufgeschlüsselt darstellen)?

35. Welche Kosten für externe Beratungs- und Unterstützungsleistungen sind der Bundesregierung seit 2015 für die Vorbereitung der erneuten Privatisierung von Toll Collect bzw. des Lkw-Maut-Vergabeverfahrens entstanden (bitte differenziert nach Jahren darstellen und die Gesamtsumme benennen – der jährliche Bericht der Bundesregierung über die Zahlungen an externe Berater oberhalb von 50 000 Euro an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, zuletzt mit BMF-Schreiben vom 5. Juli 2018, vgl. Ausschussdrucksache 19(8)1418, stellt lediglich die Beratungs- und Unterstützungskosten für das Jahr 2018 dar)?

36. Wie viele Personen aus welchen Ressorts und welchen Abteilungen gehörten in welchen Zeiträumen (bitte monatlich und nach Kalenderjahr aufschlüsseln) den Projektgruppen im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und im Bundesamt für Güterverkehr an, die sich mit der Vorbereitung der erneuten Privatisierung von Toll Collect beschäftigten, wann wurden die Projektgruppen jeweils eingerichtet, und welche Aufgaben wurden durch die Projektgruppen konkret erledigt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 32 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238)?
37. Welche der Bedarfspositionen gemäß Anlage 7.1 zum Betreibervertrag „4 TEIL C – Bedarfspositionen" (S. 104 – 106) hat der Bund als Auftraggeber bisher vom Betreiber wie oft als optionale Leistung verlangt bzw. angefragt, welche dieser verlangten bzw. angefragten Leistungen hat der Bund zur Umsetzung wie oft beauftragt, und welche Kosten hat er hierfür jeweils erstattet (bitte entsprechend den Bedarfsplanpositionen der Anlage 7.1 zum Betreibervertrag differenziert darstellen; vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 36 – 38/88, 9. „Bedarfspositionen und weitere vertraglich vereinbarte Anpassungen der Leistungspflichten des Betreibers")?
38. Wie hoch werden entsprechend der Vorauskalkulation für den Kalkulationszeitraum des Betreibers für das erste Geschäftsjahr bzw. den ersten Kalkulationszeitraum vom 1. September 2018 bis 31. September 2019 die monatlichen Vergütungen des Betreibers sein (Selbstkosten nebst Zinsen, Gewerbesteuer, Wagniszuschlag und Investitionen in das Anlagevermögen), die der Bund dem Betreiber zahlen wird (vgl. § 7 der Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen und „Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten" und vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 62/88, Ziffer 16.4)?
39. Plant die Bundesregierung, den Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, der entsprechend Ziffer 19. eine Vertragslaufzeit vom 1. März 2019 bis zum 31. August 2019 vorsieht, um vier weitere Monate zu verlängern, und wenn ja, aus welchen Gründen, und wenn nein, warum nicht?
40. Inwiefern plant die Bundesregierung, für das Jahr 2020 einen neuen Betreibervertrag abzuschließen, und welche Vertragslaufzeit strebt die Bundesregierung für diesen neuen Betreibervertrag an, und wenn nein, wie plant die Bundesregierung den weiteren Betrieb von Toll Collect zu organisieren?

Berlin, den 7. Mai 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333